vereinigt hätten. Das Tribunal erachtete indessen auch diese dritte Beschwerde als unbegründet, indem es theils darum, weil die Kläger, im Wesentlichen die Stellung der Gantmasse einnehmend, activ aufgetreten seien, theils darum, weil ihnen die Eigenschaft als Gantgläubiger zur Seite stehe, sie nicht für verbunden ansah, jene Caution zu leisten.

Vergl. Bayer a. a. O. §. 59, S. 168, Schweppe a. a. O. §. 55, S. 102.

Nach dem Art. 171 des Entwurfs der Prozeßordnung soll „die Verbindlichkeit des Ausländers zur Sicherheitsleistung" wegen der Kosten auch dann wegfallen, „wenn derselbe als Gläubiger im Gantverfahren auftritt."

---

## Ueber die Schadensersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen.

Von

Herrn Dr. F. Roßhirt,

Oberhofgerichtsrath zu Mannheim.

---

Eine für den Verkehr höchst wichtige Rechtsfrage, welche darum auch das Interesse des juristischen Practikers erregen muß, ist die, ob und inwieferne eine Eisenbahnverwaltung, welche Güter zum Transporte übernimmt, für Verluste und Beschädigungen, die auf Anschlußbahnen eintreten, haftet. Natürlich tritt diese Frage nur dann hervor, wenn ein unmittelbarer Uebergang von der der übernehmenden Verwaltung unterstehenden Bahn auf die Anschlußbahn stattfindet, indem, sobald der Versender selbst einen Frachtvertrag mit der Verwaltung der Anschlußbahn ausdrücklich eingeht, oder, wenn er sich eines Vermittlers (z. B. eines Spediteurs) zu solcher Eingehung bedient, von einer Haftbarkeit der Verwaltung, welche die Waare zuerst übernahm, für Dasjenige, was sich auf der Anschlußbahn zum Schaden der Waare zutrug, überall nicht die Rede sein kann. Für Fälle, in welchen auf die letztere Art verfahren

wird, stellt sich begreiflicher Weise auch das Bedürfniß der Haftbarkeit einer Verwaltung für die andere nicht ein, da ja hier das Gut, nachdem es eine Bahn durchlaufen, der Controle des Versenders oder seines Beauftragten unterliegt, und man daher stets in der Lage ist, zu wissen, auf welcher Bahn der Verlust oder Schaden entstanden und welche Verwaltung als haftbar erscheint, während es der unmittelbare Uebergang von einer Bahn auf die andere, der durchgehende Verkehr mit sich bringt, daß man in den meisten Fällen über die eben ausgesprochenen Fragen im Ungewissen bleibt. Aus diesem Verhältnisse erklärt es sich auch leicht, daß man von der Haftbarkeit einer Bahnverwaltung für Anschlußbahnen dann nicht spricht, wenn es sich um Beschädigung von Personen handelt. Wie uns Mittermaier im Archiv für civil. Praxis 41. Bd., S. 41 mittheilt, ist in England und Amerika bezüglich der Frage der Haftbarkeit für Anschlußbahnen die Unterscheidung anerkannt, ob der Schaden Waaren oder Personen betrifft, und wird im letzteren Falle diese Haftbarkeit schlechthin für nicht begründet erachtet. Bei einem der Person zugehenden Schaden weiß man stets, auf welcher Bahn er zugefügt wurde, und welche Verwaltung demnach haftet. Was Verluste und Beschädigungen an Gütern angeht, so waltet, wie uns Mittermaier a. a. O. weiter mittheilt, in England die Anschauungsweise, daß die Eisenbahnverwaltung, welche durch Billetausgabe den Transportvertrag auch für Anschlußbahnen eingeht, auch für diese haften muß, während man sich in Amerika zu der Annahme neigt, daß die ursprünglich den Transport übernehmende Verwaltung nur für die eigene Bahnlinie haftet, und blos die Verpflichtung hat, die Güter der Verwaltung der Anschlußbahn zu übergeben, so lange nicht etwa ganz besondere Gründe der Haftbarkeit der erstern Verwaltung für die letztere z. B. ein ausdrücklicher Vertrag oder der Umstand, daß die betreffenden Bahnverwaltungen in einem gesellschaftlichen Verbande zu einander stehen, in Mitte treten.

Ehe wir die oben zu Eingang aufgeworfene Frage im Hinblick auf das in Deutschland geltende Recht prüfen, mögen

noch einige Bemerkungen darüber Platz finden, wie der Eisenbahntransportvertrag rechtlich zu characterisiren sei. Beschorner Eisenbahnrecht S. 235. 263 geht davon aus, daß der Eisenbahntransport dem gewöhnlichen Landfrachttransporte (welcher durch Frachtfuhrleute geschieht) gleichzustellen sei, daß auf letztern aber die Grundsätze der actio de recepto analog angewendet zu werden pflegten, mithin auch beim Eisenbahntransport in Anwendung kämen. Koch Deutschlands Eisenbahnen II. S. 20—34 stellt diesen Transport unter die Grundsätze über locatio conductio operis. Wir nehmen keinen Augenblick Anstand, mit Goldschmidt Zeitschr. für das gesammte Handelsrecht III. Bd. S. 362. der letztern Anschauungsweise beizutreten [1]). Die Gründe für diese Ansicht sind in der neueren und neuesten Zeit (s. die so eben im Texte und in der Note angef. Schriften) so umfassend und klar vorgetragen worden, daß jede weitere Ausführung über diesen Punkt umgangen werden kann. Nicht zu übersehen ist indessen hiebei — und es ist dies ein praktisch höchst wichtiger Punkt — daß mit der Annahme, es sei der Eisenbahntransportvertrag nach den Grundsätzen der locatio conductio operis zu beurtheilen, nicht im Mindesten ausgesprochen ist, daß der Befrachter, wenn es sich um Verlust oder Beschädigung der Waaren handelt, das Verschulden der Eisenbahnverwaltung an solchem Verluste oder an solcher Beschädigung zu begründen und zu beweisen habe, daß vielmehr die letzte Verwaltung, welche in Folge des von ihr eingegangenen Vertrags (ex loc. cond.) für Anwendung der höchsten Sorgfalt (omnis diligentia) verpflichtet ist, darthun muß, wie sie solche Sorgfalt angewendet habe, wie sie aber nichtsdestoweniger den Schaden

1) Vgl. über die bekannte Controverse, ob die Grundsätze vom receptum überhaupt auf den Landfrachtvertrag und insbesondere auf Postanstalten anwendbar seien außer der im Texte angeführten Abhandlung von Goldschmidt (über das receptum nautarum cauponum stabulariorum) S 352 u. ff. die Monographie v. C. F. Müller über die actio de recepto und deren analoge Anwendung auf die Postanstalten. Leipzig. 1835. 2. Aufl. 1857. Kompe in der Zeitschr. für deutsch. Recht, XVIII Bd. (Abh vom Posttransportvertrage) S. 312 u. ff. v. Linde in der Zeitschr. f. Civilr. u. Proc. XVI. Bd. (Abh. über die Haftbarkeit der Postanstalt) S. 179 u. ff.

abzuwenden nicht im Stande gewesen sei, wobei es natürlich dem Befrachter überlassen bleibt, das Verschulden der Eisenbahnverwaltung im Wege des Gegenbeweises darzuthun [2]). Nach französischem Rechte, welches in einem Theile Deutschlands gilt und so vielen Gesetzgebungen — namentlich im Handelsrechte — zum Vorbilde gedient hat, besteht kein Zweifel, daß die Bestimmungen des Code civil, „des voituriers par terre, et par eau“ (artt. 1782—1784, 1952—1954) und des C. de commerce, „du voiturrier“ (artt. 103 — 108) auf Eisenbahnen anwendbar sind. Diese Bestimmungen geben im Ganzen die Sätze des röm. Rechtes über das receptum wieder [3]). In Preußen wendet das kgl. Obertribunal die, den römischen Satzungen über receptum ähnlichen Bestimmungen des allg. Landrechts über öffentliche Landkutschen (II. Thl. Tit. 8, §§. 2452—57) auf Eisenbahnen an [4]). Ueberdies sind jene Satzungen, was die Haftbarkeitsfrage betrifft, im Ganzen gerade für Eisenbahnen durch den §. 25 des Preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 wiedergegeben, welcher sagt:

> Die Gesellschaft ist zum Ersatze verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an andern Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von

---

2) Vgl. Koch a. a. O. S. 28, v. Holzschuher gem. Civilrecht III. Bd., S. 257. Puchta Pand. §. 267 a. E., welcher sagt: „Die Beweislast in Beziehung auf die Culpa hängt davon ab, ob der Anspruch des Ersatzfordernden sie zu seinem Grunde hat (wie dies bei Delictsklagen der Fall ist), oder sein Grund ein anderer, eine schon bestehende Obligation ist, von deren Wirkung der Gegner durch schuldlose Unmöglichkeit der Leistung befreit zu sein behauptet. Im letzten Falle muß von diesem die Abwesenheit einer zu prästirenden Culpa bewiesen werden.

3) Vgl. Maleville: Analyse ad art. adt. 1782 sqq., der zum Tit. des C. „des voituriers“ lediglich auf den Pandectentitel: Nautae caupones etc. verweiset.

4) Vgl. das bei Koch Anlageheft zu Bd. II., S. 303 abgedruckte Erkenntniß v. 23. November 1858 und Goldschmidt a. a. O. S. 363. Koch a. a. O. II. Bd., S. 44 u. ff. führt aus, daß nach preußischem Rechte die Grundsätze vom Dienstmiethevertrag auf den Eisenbahntransport anzuwenden seien.

dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadensersatze befreiender Zusatz nicht zu betrachten.

Nach österreichischem Rechte sind auf Eisenbahnen die Sätze über Lohnvertrag (Gesetzb. §. 1150) und die über „Wirthe, Schiffer und Fuhrleute" gegebenen besonderen Bestimmungen anwendbar. Hiernach haften diese Personen „für Sachen, die von aufgenommenen Reisenden oder als Fracht ihnen selbst oder ihren Dienstleuten übergeben worden sind, gleich einem Verwahrer" (Gesetzb. §. 970). Letzterer „haftet für den aus Unterlassung der pflichtmäßigen Obsorge verursachten Schaden, aber nicht für den Zufall" (§. 469). Von Gewicht ist die über die Beweislast bei Schadensersatzforderungen gegebene allgemeine Bestimmung (§. 1298), wonach „demjenigen, welcher vorgiebt, daß er an der Erfüllung seiner vertragsmäßigen oder gesetzlichen Verbindlichkeit ohne sein Verschulden verhindert worden sei, die Beweislast obliegt" [5]).

Kehren wir nun zu unserer Hauptfrage zurück, so stoßen wir hier auf sehr verschiedene Anschauungen. Beschorner Eisenbahnrecht S. 235 u. ff. spricht sich nach Entwicklung der Ansicht, daß Eisenbahnverwaltungen in Bezug auf ihr Verhältniß zu Waarenversendern Frachtführern gleich zu achten, und daß letztere auch für ihre Leute und für die Zwischenfrachtführer, soferne diese letzteren nicht vom Versender ausdrücklich vorgeschrieben gewesen, haftbar seien, dahin aus:

Daraus folgt, daß Eisenbahnanstalten, welche die Beförderung von Waaren angenommen haben, nach einem Orte, bis wohin sie sich des Zwischentransports anderer Eisenbahnen (Anschlußbahnen) bedienen müssen, für diese, welche als Zwischenfrachtführer anzusehen sind, unter gewissen weiter unten zu erwähnenden Beschränkungen einstehen müssen.

---

5) Koch a. a. O., S. 73 uff.

Weiter sagt Beschorner:

Man kann von dem Momente an, wo die Verwaltung der Eisenbahn, welche zuerst den Transport übernommen hat, die Weiterbeförderung den Anschluß- und Zwischenbahnen übergibt, die erstere auch unter dem rechtlichen Verhältnisse eines Spediteurs auffassen. Denn unter Spediteur versteht man denjenigen, welcher gewerbmäßig im eigenen Namen für Rechnung des Versenders Frachtverträge abschließt. Die Eisenbahnanstalt, welche die ihr vom Versender zur Beförderung übergebene Waare einer andern Eisenbahn zum Weitertransporte übergibt, tritt in das Verhältniß eines Versenders zum Frachtführer und schließt daher mit letzterem einen Frachtvertrag ab.

Die Anschauungsweise Beschorner's wird von Koch a. a. O. 86—101, S. 426—441 bekämpft, welcher behauptet, daß abgesehen von besonderen zwischen den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen vorhandenen Rechtsverhältnissen, welche die Haftbarkeit der einen Verwaltung für die andere zu begründen im Stande seien, (namentlich Verbänden und Vereinen), eine solche Haftbarkeit der zuerst den Transport übernehmenden Verwaltung für Anschlußbahnen nicht anzunehmen sei. Derselben Ansicht, wie Koch, ist Goldschmidt im Archiv für civil. Pr. 41. Bd., S. 409, und ihm folgt das Lehrbuch des Handelsrecht von Brinckmann und Endemann §. 117 a. E. (S. 451).

Uns scheint die letztere Anschauungsweise die richtige zu sein.

Es liegt die Thatsache vor, daß die Verwaltungen der sich aneinander anschließenden Eisenbahnen (abgesehen von den bereits angedeuteten besonderen Rechtsverhältnissen, von denen vorerst nicht die Rede ist) getrennte juristische Persönlichkeiten bilden. Um nun annehmen zu können, daß die eine dieser Persönlichkeiten für die andere hafte, bedarf es entscheidender, für solche Haftbarkeit sprechender weiterer Thatsachen. Darin aber, daß eine Eisenbahnverwaltung Waaren zum Transporte übernimmt, deren sofort ausdrücklich bezeichneter Bestimmungsort nicht von der der gedachten Verwaltung unterstehenden Bahn erreicht wird, läßt sich noch keineswegs folgern, daß diese Ver-

waltung den Transport über ihre Bahn hinaus bis zum Bestimmungsorte übernehmen und für die Verwaltungen der zwischen dem Endpunkt ihrer Bahn und dem Bestimmungsorte gelegenen Eisenbahnen haften wolle. Die Annahme einer über den Bereich der betreffenden Bahn hinaus bestimmten und adressirten Waare findet ihre natürliche Erklärung darin, daß die annehmende Verwaltung sich damit verpflichtet, jene Waare der Anschlußbahn zum Weitertransporte zu überliefern. Selbst der Umstand, daß die zuerst annehmende Verwaltung neben dem durch den Transport auf der eigenen Bahn erwachsenden Frachtgeld auch noch das durch den Weitertransport erwachsende Frachtgeld zum Voraus erhebt, begründet noch nicht mit Sicherheit die Folgerung der Haftbarkeit jener Verwaltung für die auf dem Weitertransporte eintretenden Verluste oder Beschädigungen. Die Erhebung des Frachtgelds kann lediglich die Folge eines hiezu von der Verwaltung der Anschlußbahn der zuerst übernehmenden Verwaltung im Interesse der Geschäftsvereinfachung und der Bequemlichkeit des Versenders ertheilten Auftrages sein. Diesen Anschauungen steht stets die bekannte Auslegungsregel zur Seite, daß Verträge im Zweifel für den Verpflichteten auszulegen, also von dem geringsten Grade der Verbindlichkeit zu verstehen sind [6]). Mit ihnen im Widerspruche steht die Ansicht mehrerer Rechtslehrer, welche für den dem Eisenbahntransporte in der fraglichen Beziehung offenbar rechtlich gleichstehenden Posttransport behaupten, daß, soferne es sich um eine Beförderung über die Gebiete verschiedener Postverwaltungen handle, die zuerst übernehmende Postanstalt die Haftbarkeit für die übrigen Verwaltungen auf sich habe [7]). Mit Recht ist diese Ansicht auch für den Posttransport schon früher und in neuerer Zeit bekämpft wor-

---

6) l. 38 §. 18. l. 99. pr. D, de V. O. 45. 1. l. 26 D. de reb. dub. 34. 5. C. civ. art. 1162.

7) Thibaut Pand. §. 572: „Ist übrigens etwas an ein Büreau abgeliefert, um es an einen bestimmten Ort zu schaffen, so haftet dasselbe wegen aller folgenden Büreaus bis zum Orte der Bestimmung.“ Glück Commentar Bd. VI. §. 493, S. 130 u. ff von Holzschuher Civilrecht Bd. III., S. 829.

den [8]). Aus l. 25 §. 7 D. loc. 19, 2 läßt sich dieselbe ebensowenig begründen, als aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Verschiedeen Postgesetzgebungen sind ihr ausdrücklich entgegengetreten [9]), ebenso der deutsch-österreichische Postvereinsvertrag, welcher im §. 75 Ziff. 5, der neuen Redaction vom 18. Aug. 1860 sagt:

> Für Verluste und Beschädigungen, welche auf dem Transporte durch eine dem Vereine nicht angehörige Beförderungsanstalt eintreten, findet ein Ersatzanspruch den Vereins-Postverwaltungen gegenüber nicht statt.

Aus der von Beschorner angerufenen Haftbarkeit des den Transport zuerst übernehmenden Frachtführers für die Zwischenfrachtführer läßt sich für unsere Frage nichts Entscheidendes ableiten, da wir kein Gesetz haben, welches den ersten Frachtführer, mag die thatsächliche Lage des Falles sein, wie sie will, unbedingt für den Zwischenfrachtführer haftbar macht, da somit gerade bei dem Verhältnisse dieser beiden dieselben That- und Rechtsfragen auftauchen, welche uns bei der Frage über die Haftbarkeit für Anschlußbahnen beschäftigen. Stellt sich, wie es der Fall ist, das thatsächliche Verhältniß bei gewöhnlichen Frachtfuhrleuten anders, als bei Eisenbahnen, so liegt hierin gerade ein Grund zur Untersuchung des Einflusses dieses Unterschiedes auf die rechtliche Seite der Sache, ein Grund gegen die sofortige Anwendung Dessen, was man bei gewöhnlichen Frachtführern für Rechtens hält, auf Eisenbahnen. Unternimmt ein gewöhnlicher Fuhrmann in unzweideutiger Weise den Transport einer Waare nach einem bestimmten Orte, so wird man sagen müssen, daß derselbe unbedingt für die von ihm mit der Beförderung jener Waare beauftragten Zwischenfrachtführer haftet. Anders verhält sich die Sache schon, wenn allgemein und insbesondere auch dem Versender bekannt ist, daß der erste Frachtführer, welcher die an einen bestimmten Ort adressirte Waare aus den Händen des Absenders übernimmt, nicht an jenen Ort zu fahren pflegt, daß von dem gewöhnlichen Zielpunkte seiner Fahrt

---

8) Vgl. Thibaut a. a. O. Note l. und Kompe a. a. O., S. 323.

9) z. B. bayer. Ges. v. 21. Jan. 1847, §. 31. preuß. Ges. v. 5. Febr. 1852 §. 10. s. Kompe a. a. O., S. 323.

an jenen Ort eine andere regelmäßige Frachtgelegenheit besteht. Noch anders gestaltet sich aber die Sachlage bei Eisenbahnen. Hier weiß das gesammte Publikum, hier weiß der Versender mit voller Sicherheit, daß sich die zuerst übernehmende Eisenbahnverwaltung nur mit dem Transporte auf ihrer Bahn beschäftige und daß sie, wenn der Endpunkt dieser ihrer Bahn erreicht ist, die Waare der sich anschließenden Bahn übergeben werde. Im Ganzen übereinstimmend mit vorstehenden Bemerkungen sagt das Lehrbuch von Brinckmann und Endemann §. 115, S. 444.

Was die Mittelspersonen angeht, deren sich der Frachtführer bedient, so hat er für die Handlungen seines Dienstpersonals, sowie eines jeden andern, den er zur Ausführung des ihm obliegenden Transportes beruft, wie für seine eigenen, einzustehen. Er muß daher für omnis culpa haften, ohne daß er jedoch den Zufall bei dem Transporte des Substituten zu prästiren hätte. Ist ihm dagegen ausdrücklich oder stillschweigend die Ermächtigung ertheilt worden, die Waaren an einen andern Fuhrmann oder Spediteur behufs des Weitertransportes zu übergeben, so ist er nur insoweit als er selbst den Transport ausführt oder ausführen läßt, Frachtführer, in Bezug auf den Weitertransport aber, wenn ihm die Wahl des Zwischenempfängers[10]) überlassen wurde, Speditionscommissionär des Verfrachters, d. h. er haftet in der letztern Beziehung nur aus dem Mandat für sorgfältige Auswahl[11]).

Wendet man diese, dem gemeinen Rechte entsprechenden Sätze auf unsere Frage über die Haftbarkeit für Anschlußbahnen an, so wird man zweifelsohne sagen müssen, die Ermächtigung

---

10) Hierunter ist offenbar der Zwischenfrachtführer verstanden.

11) Mit Recht bemerkt allerdings das angef. Lehrb. in Note 20, es sei oft schwer zu bestimmen, ob die Ermächtigung zur Uebergabe an einen andern Fuhrmann behufs des Weitertransports für vorhanden zu erachten sei, oder nicht, da der Frachtbrief in der Regel nur den endlichen Empfänger bezeichne, ohne ausdrücklich darüber zu verfügen, ob der Frachtführer bis zu diesem selbst liefern solle. Hierum gerade dreht sich die oben im Texte besprochene Thatfrage.

zur Uebergabe an die Anschlußbahn sei als ertheilt anzunehmen, und es sei der zuerst übernehmenden Eisenbahnverwaltung (abgesehen von dem Falle concurrirender Anschlußbahnen) die Wahl des Zwischenfrachtführers nicht überlassen. Diese Anschauungsweise ergibt sich unmittelbar aus den oben besprochenen bei Eisenbahnen eintretenden thatsächlichen Verhältnissen. Der Versender kann im Zweifel nur unterstellen, daß die zuerst übernehmende Verwaltung lediglich den Transport auf der eigenen Bahn als Frachtführer ausführen wolle, und ist somit als zur Fortsetzung des Transportes durch die Anschlußbahn einwilligend anzusehen. Diese letztere wird aber in der Regel eine bestimmte Bahn sein, so daß eine Wahl der Verwaltung der erstern Bahn nicht eintritt.

Die bisherigen, allgemeinen Rechtsgrundsätzen und der thatsächlichen Lage der Dinge entnommenen Anschauungen greifen auch auf dem Gebiete des französischen Rechtes Platz, da solches keine besonderen Bestimmungen über Zwischenfrachtführer in sich faßt [12]. Auch durch den §. 374 des Entwurfs des deutschen Handelsgesetzbuchs werden sie nicht ausgeschlossen sein. Derselbe sagt nämlich:

> Der Frachtführer haftet für seine Leute, für die Zwischenfrachtführer und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transportes bedient.

und es wird sich eben immer fragen, bis wohin der erste Frachtführer den Transport übernommen hat [12a].

---

12) C. de c. art. 99 spricht von dem Falle der Aufstellung eines Zwischenspediteurs durch den Spediteur.

12a) Ob diese Frage auf den Grund eines bei der Berathung des Entwurfs des Handelsgesetzbuches geäußerten Ansicht seiner Zeit von den Richtern so gelöset werden wird, daß beim Eisenbahntransporte stets die die Waare zuerst übernehmende Bahnverwaltung als die Fracht bis zum Bestimmungsorte übernehmend, mithin als für die Anschlußbahnen unbedingt haftbar zu erachten sei, steht dahin, und zwar um so mehr, als jener Ansicht sofort eine andere Ansicht (die nämlich, daß die erwähnte Verwaltung auf der Strecke, auf welcher sie den Transport selbst ausführe, in Bezug auf den Weitertransport Spediteur sei) entgegengehalten wurde, als

So wenig sich dem Bisherigen zufolge die die unbedingte Haftbarkeit für Anschlußbahnen vertheidigende Ansicht auf den Gesichtspunkt, daß Anschlußbahnen als Zwischenfrachtführer zu betrachten seien, stützen läßt; ebensowenig findet dieselbe einen Anhaltspunkt darin, daß man etwa die Verwaltung der ersten Bahn im Verhältniß zur weiteren Bahn als Spediteur auffassen will, da — abgesehen davon, das es zur Annahme eines (bekanntlich vielerlei Verpflichtungen hervorrufenden) Speditionsvertrags, wo derselbe nicht ausdrücklich eingegangen wird, klar sprechender, unzweideutiger Thatsachen bedarf — der Spediteur nach gemeinem deutschen Rechte nicht schlechthin für den Fuhrmann, sondern nur für die größeste Vorsicht bei Auswahl desselben haftet [13]), da aber, soferne es sich um Benützung der Anschlußbahnen handelt, in der Regel jede Möglichkeit einer solchen Auswahl hinwegfällt, vielmehr wie oben gesagt wurde, der Absender in der Regel nur als zur Benützung einer bestimmten Anschlußbahn zum Voraus einwilligend anzusehen ist. Anders gestaltet sich freilich in letztrer Beziehung die Sache auf dem Boden des französischen Rechts, da nach C. de c. art. 98 der Spediteur für allen Verlust und Schaden, den die von ihm zur Spedition übernommene Sache leidet, soweit solcher nicht durch höhere Gewalt entstand, haftbar ist. Indessen bleibt doch auch für den Boden des französischen Rechts der Gesichtspunkt maßgebend, daß eben das Zustandekommen des Speditionsvertrags insolange nicht angenommen werden kann und darf, als nicht der Wille beider Theile, einen solchen Vertrag einzugehen, über allen

---

somit selbst bei Berathung des Entwurfs keine feste Ansicht aller dabei Mitwirkenden bestand. Im Beginne der Discussion über die betreffenden Artikel (313, 338, 371, wurde unsere Frage ausdrücklich für eine im einzelnen Falle zu entscheidende Thatfrage erklärt (Vgl. Lutz Protokolle II. S. 816 und ff.).

13) Koch a. a. O. S. 438 Note 11, Brinckmann-Endemann §. 113, S. 423, 424 insbesondere Note 22, vgl. Entw. des deutschen Handelsges. B. §. 357. „Der Spediteur haftet für jeden Schaden, welcher aus der Vernachläßigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns bei Empfangnahme und Aufbewahrung des Gutes, bei der Wahl der Frachtführer, Schiffer oder Zwischenspediteure und überhaupt bei der Ausführung der von ihm übernommenen Versendung der Güter entsteht.“

Zweifel erhaben ist. Dieser Wille wird aber auf Seiten der Eisenbahnverwaltungen um so weniger zu unterstellen sein, als sich sogar die deutschen Eisenbahnverwaltungen ausdrücklich gegen die Uebernahme von Speditionsgeschäften durch Bahnverwaltungen und dafür, daß die Eisenbahnen nur Transportanstalten, keine Speditionsanstalten seien, ausgesprochen haben [14]).

Tritt der Fall ein, daß eine Waare, die über mehrere Bahnen transportirt wird, ganz oder theilweise verloren geht, oder eine Beschädigung erleidet, daß man aber nicht weiß, auf welcher Bahn der Verlust oder die Beschädigung eintrat, so ergibt sich für den Absender folgendes Verhältniß. Nehmen wir an, die Waare sei zu Karlsruhe der badischen Bahn behufs des Transports nach Paris übergeben worden, sie sei gänzlich verloren gegangen, man wisse aber nicht, ob schon auf der badischen Bahn oder erst auf der französischen, von Straßburg nach Paris führenden Ostbahn; so wird der Versender gegen die badische Eisenbahnverwaltung klagen. Er wird seine Klage dahin begründen müssen, daß die Uebergabe der Waare an die badische Verwaltung zu Karlsruhe stattgehabt habe, daß aber die Waare von dieser Verwaltung nicht an die Verwaltung der französischen Bahn abgeliefert worden sei. Ist die Uebergabe unbestritten, oder kann sie dargethan werden und behauptet die badische Verwaltung die Ablieferung an die französische Verwaltung nicht oder kann sie dieselbe nicht beweisen, so ist die erstere Verwaltung zum Ersatze der Waaren zu verurtheilen. Beweiset die badische Verwaltung die Ablieferung an die französische, so ist die Klage des Versenders abzuweisen, und muß derselbe nun, wenn er seinen Anspruch weiter verfolgen will, die französische Verwaltung belangen. Unterstellen wir den Fall, die der badischen Verwaltung zu Karlsruhe behufs der Verlängung nach Paris übergebene Waare sei nur theilweise zu Paris angekommen, es hätte sich z. B. nach der Ankunft ein Gewichtsmanco ergeben; so hätte der Versender der badischen Verwaltung gegenüber

14) Koch a. a. O. S. 426 und 427 insbesondere Note 2, wo er mittheilt, daß der im Texte angeführte Grundsatz in der Generalversammlung des allgemeinen deutschen Eisenbahnvereins aufgestellt worden sei.

zu behaupten, und im Widerspruchsfalle zu beweisen, welches das Quantum der Waare bei deren Uebergabe zu Karlsruhe gewesen, wie viel dieselbe z. B. gewogen habe. (In der Regel wird hier der Frachtbrief Auskunft verschaffen). Behauptet und beweiset dann die badische Verwaltung, daß sie das übergebene Quantum vollständig an die französische Verwaltung abgeliefert habe, so ist sie freizusprechen. Kann sie hingegen eine solche Ablieferung nicht behaupten und beweisen, so ist sie zum Ersatze des fehlenden Theiles zu verurtheilen. Im ersteren Falle kann natürlich der Versender nun die französische Verwaltung belangen. Zeigt sich bei der Ankunft in Paris, daß die Waare eine Beschädigung erlitten hat, so muß der Versender um gegen die badische Verwaltung wirksam klagen zu können, behaupten, daß die Beschädigung auf der badischen Bahn entstanden sei und muß dies erforderlichen Falles beweisen. Sonst ist er sachfällig, weil ja die badische Verwaltung nicht für den Schaden haftet, der der Waare auf der französischen Bahn zuging. Es muß also auch, falls er sich zur Führung dieses Beweises auf die aus der Thatsache, daß die Waare der badischen Verwaltung in unversehrtem Zustande übergeben worden sei, fließende Vermuthung berufen will, zugleich den Beweis erbringen, daß die Waare bereits vor ihrer Ablieferung an die französische Verwaltung beschädigt gewesen sei. Natürlich käme es der badischen Verwaltung zu, im Wege des Gegenbeweises darzuthun, daß die Waare in unversehrtem Zustande an die französische Verwaltung abgeliefert worden sei. Hierdurch würde sich die erstere Verwaltung von jedem Anspruche des Versenders befreien.

Der Unterschied zwischen den besprochenen Fällen erklärt sich dadurch, daß, wenn es sich um den ganzen oder theilweisen Verlust der Waare handelt, wenn dieselbe also gar nicht, oder nur theilweise an ihrem Bestimmungsorte angelangt ist, auf Seiten des Versenders ein Anspruch auf Vertragserfüllung in Frage steht, zu dessen Begründung im Wege der Klage lediglich die Behauptung der Uebergabe der Waare überhaupt oder in einem bestimmten Quantum gehört, daß dagegen, wenn es sich um einen Anspruch wegen Beschädigung handelt, zur gehörigen Klagbegründung jedenfalls die Behauptung eines vorhandenen Scha-

dens gefordert werden muß. Ist auch der Frachtführer der obigen Darstellung zufolge sowohl nach gemeinem deutschen Rechte, als nach deutschen Particulargesetzgebungen, als endlich nach französischem Rechte verpflichtet, wenn auf dem durch ihn besorgten Transporte ein Schaden entstanden ist, seine Schuldlosigkeit hieran darzuthun; so ist er doch hierwegen nicht verbunden, auf die Behauptung des Versenders hin, daß die Waare beschädigt am Bestimmungsorte angekommen sei, deren Unversehrtheit zu beweisen, es ist vielmehr Sache des letzteren darzuthun, daß der fragliche Schaden während des vom Beklagten übernommenen Transportes entstanden ist. Wenn Koch a. a. O. §. 19b S. 94 sagt:

> Hat also bei einem Transporte, welcher über die Grenzen des deutschen Eisenbahnvereins hinausging, eine Beschädigung oder ein Verlust des Eisenbahnguts stattgefunden, wird man zunächst die Verwaltung der Aufgabe- bezw. Endstation des Vereins anzugreifen haben; wenn diese dem Reclamanten nachweisen sollte, daß sie das Gut unversehrt an die weitere (fremde) Eisenbahnverwaltung abgeliefert hat, so muß sich allerdings der Beschädigte direct an diejenige Eisenbahnverwaltung halten, zu deren Territorium die Anschlußbahn gehört.

so scheint uns dieß, wenigstens wenn man bei dem Ausspruche, daß man zunächst die Aufgabe- beziehungsw. Endstation anzugreifen habe, einen gerichtlichen Angriff, eine Klage versteht, im Hinblicke auf das vorhin Dargelegte nicht ganz der Sachlage zu entsprechen, mindestens nicht deutlich zu sein. Richtig ist zweifelsohne die Behauptung, daß, wenn bei einem Transporte, welcher über die Grenzen einer bestimmten Eisenbahn, oder des hinsichtlich der Verantwortlichkeit einer solchen gleichgestellten Eisenbahnverbandes hinausgeht, eine Beschädigung eintritt und die den Transport zuerst übernehmende Verkehrsanstalt die Waare in unversehrtem Stande an die folgende Verkehrsanstalt (in dem oben gewählten Beispiele an die französische Bahnverwaltung) abgeliefert zu haben beweiset, jeder Anspruch gegen die erstere Anstalt hinwegfällt. Unrichtig wäre es dagegen, wenn man, was vielleicht aus dem von Koch aufgestellten Satze geschlossen werden könnte, sagen wollte, es müsse die zuerst übernehmende

Anstalt unter allen Umständen, um sich zu befreien, jenen Beweisführen und so auch, wenn ihr gegenüber nicht bewiesen ist, daß während des von ihr übernommenen Transportes auf ihrer Bahn der Schaden entstand.

Setzen wir nun den Fall, die den Transport zuerst übernehmende Bahnverwaltung hafte für die Anschlußbahn, so wird sich in dem oben gewählten Beispiele die Sache folgendermaßen stellen (wir erörtern dies nur des Gegensatzes willen). Wäre die Waare zwischen Karlsruhe und Paris ganz oder theilweise abhanden gekommen, so hätte die badische Verwaltung zu haften, ohne daß sie sich durch den Beweis der gehörigen Ablieferung der Waare an die französische Verwaltung befreien könnte. Wäre die Waare zwischen Karlsruhe und Paris beschädigt worden, so müßte die badische Verwaltung haften, ohne den Beweis, daß der Schaden auf der badischen Bahn entstanden sei, verlangen zu können, und ohne sich durch den ihrerseits zu führenden Beweis, daß sie die Waare in unversehrtem Stande an die Anschlußbahn überliefert habe, befreien zu können.

Wenn Beschorner, nachdem er seine Theorie über die Haftbarkeit für Anschlußbahnen entwickelt, auf S. 239 sagt:

> Der Anspruch auf Ersatz verloren gegangenen Frachtguts kann übrigens von der Eisenbahnverwaltung, welcher dasselbe zur Weiterbeförderung übergeben worden, durch den Nachweis abgelehnt werden, daß das Frachtstück nicht auf ihrer Bahnstrecke verloren gegangen, sondern an die Anschlußbahn, auf welcher dasselbe nothwendig, um nach seinem Bestimmungsorte zu gelangen, weiter zu transportiren gewesen, richtig und rechtzeitig übergeben worden.

so paßt, wie uns scheint, diese Ansicht zu jener Theorie nicht ganz. Haftet nämlich die zuerst übernehmende Bahnverwaltung, einem den Gesammttransport übernehmenden Frachtführer [15]) gleich für die als Zwischenfrachtführer zu betrachtenden Anschlußbahnen, so muß sie ohne Rücksicht darauf, ob sie die gehörige Ablieferung an einen die Zwischenfracht besorgende

---

15) Vgl. den oben abgedr. §. 374 des Entwurfs des deutschen Handelsges.-B.

Bahnverwaltung beweisen kann oder nicht, einstehen. Zu dem gleichen Ergebnisse der Haftbarkeit jener Verwaltung gelangt man, wenn man dieselbe einem Spediteure gleichsetzt. Der Spediteur haftet, namentlich nach der von Beschorner adoptirten französischen Anschauungsweise unbedingt für den Fuhrmann und kann sich dadurch, daß er die gehörige Uebergabe des Frachtgutes an den von ihm bestellten Fuhrmann darthut, nicht befreien Wir können diese Ansicht Beschorner's[16]) welche uns, vom Standpunkte der Theorie dieses Schriftstellers über die Haftbarkeit für Anschlußbahnen aus betrachtet der Consequenz zu entbehren scheint, als eine der unseres Erachtens richtigeren Theorie (wonach jene Haftbarkeit in der Regel nicht begründet ist) gemachte Concession betrachten.

Fragen wir nur nach der juristischen Berechtigung der von Beschorner S. 237 unter Bezug auf Rechtssprüche und Schriftsteller dahin ausgesprochenen Ansicht:

> Die Klage kann jedoch von dem Empfänger auch unmittelbar und ohne daß es einer Abtretung bedarf, gegen den Zwischenspediteur oder den Frachtführer gerichtet werden, soweit deren Verbindlichkeit reicht. Der Adressat oder Empfänger der Waare kann sich daher zunächst an diejenige Eisenbahnanstalt halten, welche die Güter von einer andern Eisenbahnverwaltung zum Weitertransport und zur directen Ablieferung an ihn übernommen und an ihn abzuliefern hatte. Letztere kann sich gegen den Anspruch nicht dadurch schützen, daß sie anführt, es sei ungewiß, ob die fraglichen Waaren auf ihrer Bahnstrecke oder nicht schon auf einer früheren beschädigt worden seien.

In Bülow's und Hagemann's praktischen Erörterungen IV. S. 444, auf welche sich Beschorner bezieht, ist gesagt, vermöge allgemeiner Handels- und Frachtobservanz, die ihren Grund in der Natur der Sache habe, halte sich der Empfänger eine defecten oder beschädigten Ladung an

16) Diese Ansicht wurde nach Beschorner's Anführung und nach Klette Sammlung von Präjudicien I. Nr. 255 vom kgl. sächsisch. Oberapellationsgericht getheilt.

den Fuhrmann, der die Ladung bringe, oder an den letzten Spediteur, weßhalb der Spediteur alle Vorsicht anzuwenden habe, um nicht Beschädigtes oder Defectes anzunehmen[17]).

Da, wo sich die von Bülow und Hagemann angeführte Observanz als die Gerichte bindend nachweisen läßt, wird ihr natürlich zu folgen sein, und hier wird demnächst auch Beschorner's Ansicht Geltung haben müssen. Für Länder aber, wo dies nicht der Fall ist, scheint uns Beschorner's Ansicht nur in beschränktem Maße befolgt werden zu können. Inwieweit, wird sich aus dem Nachstehenden ergeben. Ihren Stützpunkt wird die Ansicht, wenn man sie auf allgemeine Rechtsgrundsätze zurückzuführen sucht in dem Gedanken finden, daß der letzte Frachtführer für Beschädigung oder Manco dann haftbar sei, wenn das Frachtgut in unversehrtem Zustande und vollständig zum Weitertransporte und zur Ablieferung an ihn gelangt sei, und daß dies gegen ihn für erwiesen zu erachten sei, wenn er das Gut auf einem des Mangels nicht erwähnenden Frachtbrief hin ohne Vorbehalt übernommen habe. In der Uebernahme wird das stillschweigende Anerkenntniß (Geständniß) des unversehrten und vollständigen Zustandes der Waare gefunden werden. Der letzte Grund der Ansicht liegt also in der Lehre von der stillschweigenden Willenserklärung. Hieraus ergibt sich, daß da aus jener Uebernahme nichts Entscheidendes zum Nachtheile des Frachtführers abgeleitet werden kann, wo der Lage der Sache nach ein stillschweigendes Anerkenntniß des unversehrten und vollständigen Zustandes nicht unterstellt werden kann, insbesondere da, wo der Mangel so beschaffen ist, daß er, wäre er auch, als die Waare in die Hände des letzten Frachtführers überging, bereits vorhanden gewesen, gar nicht wahrge-

---

17) Diese Stelle aus Bülow's und Hagemann's Erörterungen, neben welcher aber Beschorner zur Unterstützung seiner Ansicht noch Münter Frachtführerrecht I. S. 94 ff. und S. 176und Pöhls Handelsrecht I. §. 68 S. 145 anführt, wird auch in den hierher bezügl. bei Koch Anlageheft S. 88 — 125 abgedruckten Entscheidungen königl. sächs. Gerichte angerufen. Auch wird sich dort auf die citirten Stellen aus Münter und Pöhls bezogen. Die oben erwähnten gerichtl. Entscheidungen dürften wohl dieselben sein, auf welche sich Beschorner bezieht.

nommmen werden konnte, wo dieser Frachtführer mithin in der Regel keinen Anlaß zu einer Zurückweisung der Waare oder zu einem der Uebernahme beizufügenden Vorbehalte finden konnte [18]).

Hervorzuheben ist hier, daß auch abgesehen von der besprochenen Observanz Abweichungen von den eben dargelegten Grundsätzen zum Nachtheile des letzten Frachtführers durch das selbstständige Rechtsverhältniß, welches zwischen jenem Frachtführer und dem Empfänger durch die Seitens des Empfängers geschehenen Annahme der Waare und die hierdurch begründete Verpflichtung zur Zahlung des gesammten Frachtgeldes entsteht [19]), hervorgerufen werden können [20]).

Nicht zu übersehen ist, daß durch die bisher erörterte Haftbarkeit des letzten Frachtführer als solchen die Frage über die Haftbarkeit der den Transport zuerst übernehmenden Bahnverwaltung keineswegs an Gewicht verliert, weil die Sätze über ersterwähnte Haftbarkeit der Natur der Sache nach in sehr vielen Fällen z. B. insbesondere, wenn es sich um den gänzlichen Verlust der Waare handelt, gar keine Auskunft schaffen.

Wie wir bisher gesehen haben, läßt sich die Haftbarkeit der den Transport übernehmenden Bahnverwaltung für die Anschlußbahnen, abgesehen von besonderen Rechtsverhältnissen, nicht begründen. In solche besondere Rechtsverhältnisse sind nun aber die Verwaltungen einer großen Reihe von aneinander sich anschließenden Bahnen, durch das Bedürfniß des stets fortschreitenden Verkehres, bei dessen thunlichster Befriedigung sie, wie natürlich, auch am Besten ihre Rechnung fanden [21]), gedrungen eingetreten. Es haben sich Eisenbahnverbände, Eisenbahnver-

18) Vgl. Brinckmann-Endemann §. 114. a. E. S. 439. Koch II. S. 130 Not. 14. Entw. d. d. Handelsges. §§. 371, 381.

19) S. hierüber Brinckmann-Endemann a. a. O. III. IV. S. 435 und ff.

20) Fordert der letzte Frachtführer das allen Frachtführern gebührende Frachtgeld und steht fest, daß die Waare dem ersten Frachtführer unversehrt übergeben wurde, so kann der Empfänger sicherlich die ihm aus der Beschädigung erwachsenen Ersatzforderung der Frachtgeldforderung entgegengehalten s. Koch a. a. O. II. S. 94, 95, 140, 141. Entw. d. d. Handelsgesetzbuchs §§. 375, 383.

21) S. G.-B. Koch a. a. O. II. S. 457, Note *

eine gebildet, welche zunächst den Zweck hatten, den directen, durchgehenden Verkehr herzustellen, namentlich die Nothwendigkeit der Vermittlung beim Uebergange der Güter von einer Bahn auf die andere zu beseitigen, sich aber auch, wie wir glauben, der einer solchen Beförderung correspondirenden Verpflichtung, die Haftbarkeit für alle auf der ganzen Transportlinie etwa eintretenden Verluste und Beschädigungen in einer den Verkehrsinteressen entsprechenden Weise zu regeln, nicht entschlagen konnten und wollten.

Es bestehen dermalen der im Jahre 1847 gestiftete allgemeine Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, welcher neun und fünfzig in Deutschland domicilirte Verwaltungen umfaßt [22]), und daneben sechs engere Verbände, der norddeutsche, der mitteldeutsche, der rheinisch-thüringische, der ostfriesisch-thüringische, der ostfriesisch-rheinische, der westdeutsche. Der allgem. d. Verein hat im Jahre 1856 ein „Vereinsreglement für den Güterverkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands" erlassen, welches mit dem 1. December 1856 in Geltung trat, ferner im Jahre 1857 ein „Vereinsreglement für die Personen-Leichen-Equipagen- und Thiere-Beförderung auf den zum Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörenden Eisenbahnen" [23]). Das letztere enthält vorwiegend polizeiliche Bestimmungen über die Art und Weise der Beförderung, das erstere vorzugsweise Normen, welche das civilrechtliche Verhältniß zwischen Befrachter und Frachtunternehmer betreffen. Von den einzelnen Verbänden hat der norddeutsche besondere Reglements erlassen, der mitteldeutsche, in

---

22) Dieser Verein ist, wenn er auch gleich noch Vieles dem Partikularismus überlassen mußte, doch gleich dem Postvertrage vom J. 1851, für die Rechtseinheit von Gewicht. Vgl. Kompe a. a. O. S. 301 u. ff Koch a. a. O. II. S. 448 u. ff. — Wenn im Texte von „in Deutschland domidomicilirten Verwaltungen „die Rede ist, so weiset dies darauf hin, daß Verwaltungen im Vereine sich befinden, deren Bahnen ganz oder theilweise außerhalb der deutschen Grenzen liegen, die aber ihren in Sitz Deutschland haben. Koch a. a. O. II. S. 9, Note 6.

23) Vgl. über die im Texte kurz besprochenen Verhältnisse die ausführlichere Darstellung bei Koch II. S. 7 u. ff. Ebenda sind im Anlagenheft S. 46 und 61 die beiden Vereinsreglements abgedruckt.

dessen Bereich vor Geltung des allgemeinen deutschen Reglements für den Güterverkehr ein „Betriebsreglements für die directe Güterbeförderung zwischen den im Tarife genannten Stationen" in Kraft gestanden hatte, nach Erlassung jenes allgemeinen Reglements lediglich „zusätzliche Bestimmungen" zu demselben beschlossen und verkündet [24]. Ueber das Verhältniß des eben erwähnten allgemeinen Reglements zu den etwaigen besondern, für engere Verbände oder einzelne Bahnen bestehenden Reglements sagt der §. 16 des ersteren:

Dieses Reglement und die auf den Grund desselben publicirten Tarife finden nur Anwendung auf den directen Verkehr zwischen Stationen verschiedener, der in den Verein getretenen genannten Eisenbahnverwaltungen und auch nur soweit, als der Verkehr nicht ausschließlich einen engeren Verband betrifft, für welchen ein besonderes Reglement besteht. Für den inneren Verkehr der Verbände und der einzelnen Bahnen gelten deren besondere Reglements [25].

Wir führen nun diejenigen Stellen des Vereinsreglements an, welche unseres Erachtens für die Haftbarkeitsfrage von entscheidender Bedeutung sind. Sie sind folgende:

§. 1. Directe Beförderung.

Auf den Grund dieses Reglements werden von den vereinigten Eisenbahnverwaltungen Güter vor und

---

24) Vergl. Koch II. S. 15. Die „zusätzlichen Bestimmungen" des mitteldeutschen Verbandes sind nebst dem allg. deutschen Vereinsreglement 1857 in Carlsruhe im Drucke erschienen.

25) Ueber das Verhältniß der in der vorigen Note erwähnten „Zusätzlichen Bestimmungen" des mitteld. Verbands zu dem allg. Vereinsreglement sagen die erstern im Eingange: Neben den in dem Vereinsreglement für den Güterverkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Decbr 1856 enthaltenen Bestimmungen, unter welchen von dem mitteldeutschen Eisenbahnverbande die Beförderung von sachlichen Gegenständen aller Art (mit Ausnahme von Gepäck und Equipagen der Reisenden) von und nach allen im Tarife aufgeführten Stationen übernommen wird, sind auch die nachfolgenden Zusatzbestimmungen zu dem gedachten Vereinsreglement, sowie der zur Zeit des Transports bestehende Tarif als ergänzende Theile der Bedingungen des Gütertransports innerhalb des Bereiches des mitteldeutschen Verbandes anzusehen und liegen deshalb dem Beförderungsvertrage ebenfalls zu Grunde.

nach allen für den directen Vereinsgüterverkehr bestimmten Stationen übernommen. Diese Stationen (Vereins-Stationen) werden öffentlich bekannt gemacht werden.

Behufs des Uebergangs der Güter von einer Bahn auf eine andere bedarf es keiner Vermittlung des Absenders oder Empfängers.

§. 14. Gewährleistung für Beschädigungen und Verluste.

Die Eisenbahnverwaltung haftet für Beschädigung und Verluste an den ihr zur Beförderuug übergebenen Gütern nur nach folgenden Grundsätzen:

1) Die Verantwortlichkeit der Verwaltung beginnt mit der Annahme des Gutes durch die Güterexpedienten und dauert bis zu dem Zeitpunkte, da das Gut auf der Bestimmungsstation nach diesem Reglement in Empfang genommen sein muß (§. 11); bei denjenigen Gütern, welche durch die Verwaltung an die Wohnung der Adressaten oder an andere Orte, wie z. B. Packhöfe, Lagerhäuser, Revisionsschuppen u. s. w. zu führen sind (§. 1) dauert die Verantwortung bis zur Ablieferung dahin.

§. 15. An wen Entschädigungs-Ansprüche zu richten sind.

Wenn der Empfänger der Güter Reclamationen nach deren Uebernahme erheben will, so hat er sich deshalb an die Verwaltung derjenigen Bahn zu wenden, zu welcher die Bestimmungsstation gehört. Reclamationen des Absenders sind bei der Verwaltung derjenigen Bahn anzubringen, zu welcher die Aufgabestation gehört.

Im §. 5 des Reglements ist ein Frachtbriefsformular vorgeschrieben, welches bei allen im Vereinsverkehre zu bewirkenden Sendungen befolgt werden muß. Dasselbe ist offenbar im Hinblick auf das im §. 1 des Reglements Gesagte, wonach der Transport „von den vereinigten Eisenbahnverwaltungen“ über-

nommen wird, mit der Ueberschrift „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen" versehen.

Von Gewicht bezüglich der Haftbarkeitsfrage ist endlich noch das Uebereinkommen zwischen den zum deutschen Eisenbahnvereine gehörenden Verwaltungen über den directen Güterverkehr, vom 21. Juli 1856, in dessen §. 1 sich diese Verwaltungen zur Beobachtung des vielbesprochenen Reglements für den Güterverkehr verpflichten, und zugleich aussprechen, daß dieses Reglement das Verhältniß der sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen zum Publikum bestimme, während das Uebereinkommen selbst in Verbindung mit dem Reglement das Verhältniß der betreffenden Eisenbahnverwaltungen unter sich hinsichtlich der aus dem Reglement entspringenden Rechte und Pflichten bestimme. Bildet hiernach das „Uebereinkommen" auch keine Grundlage des zwischen dem Befrachter und dem Frachtführer abzuschließenden Beförderungsvertrages, so ist es doch insoferne zu berücksichtigen, als es das als solche Grundlage dienende Reglement erläutert. Eine solche Erläuterung ist nun, wenn überhaupt noch nöthig, hinsichtlich der Entschädigungs- oder Haftbarkeitsfrage aus §. 10 (des Uebereinkommens) zu entnehmen, woselbst die Frage behandelt wird, wie es gehalten werden solle, wenn Ansprüche für Beschädigungen zu befriedigen sind, für welche eine einzelne Verwaltung nicht haftbar gemacht werden kann, weil man nicht weiß, auf welcher Bahn der Schaden eintrat. Hieraus ergibt sich nämlich mit höchster Klarheit, daß bei einem Transporte im Vereinsverkehre der Verein dem Versender oder Empfänger gegenüber die Erledigung der Entschädigungsfrage durch das Organ der im §. 15 des Reglements bestimmten Eisenbahnverwaltungen über sich nimmt [26]). Werfen wir nun noch einen Blick auf die Bestim-

26) §. 10 des Uebereinkommens lautet seinem vollen Inhalte nach: Rücksichtlich der Gewährleistung (§. 14 des Reglements) sind die Verwaltungen bezüglich ihres gegenseitigen Verhältnisses über folgende Grundsätze übereingekommen: 1) Eine Entschädigungsregulirung, welche nach den Grundsätzen des Reglements von der Verwaltung der Bestimmungs- resp. der Aufgabestation im Wege der Güte vorgenommen ist, wird in quali et quanto von allen betheiligten Verwaltungen anerkannt. Ansprüche, welche auf andere,

mungen des Postvereinsvertrags über die fraglichen Punkte. Dieser Vertrag und das Reglemenent des Eisenbahnvereins über den Güterverkehr sind, wie uns scheint und wie sehr nahe liegt, nicht ohne Einfluß auf einander geblieben. Der Postvereinsvertrag sagt in seiner neuesten, von uns bereits erwähnten Fassung vom 18. August 1860 unter Ziff. 6 des mit der Ueberschrift „Gewährleistung" versehenen Art. 75:

Den Parteien gegenüber liegt die Ersatzpflicht derjenigen Postverwaltung ob, welcher die Postanstalt der Aufgabe angehört.

Der Ersatzanspruch ist von Seiten des Absenders, und nur soferne dieser nicht zu ermitteln ist, oder die Verfolgung seines Anspruchs dem Adressaten zuweiset, von letzterem zu erheben.

Unter Ziff. 7 desselben Art.:

Der den Ersatz leistenden Verwaltung bleibt es überlassen, eintretenden Falles den Regreß an diejenige Verwaltung zu

---

als im Reglement vorgesehene Gründe basirt, oder auf höhere, als die reglementarische Entschädigung gerichtet werden, sind zum Rechtswege zu verweisen, wenn nicht durch übereinstimmenden Circularbeschluß sämmtlicher betheiligten Verwaltungen die Beseitigung der Ansprüche durch giltiges Zugeständniß bewilligt werden sollte. Die im Rechtswege ergehenden Entscheidungen sind für die beim Transporte betheiligten Verwaltungen bindend, soferne sie zu dem Prozeßverfahren zugezogen worden sind. 2) Für Schäden an durchgehenden Gütern haften, wenn nicht ermittelt wird, welcher Verwaltung die Ursache des Schadens zur Last fällt, sämmtliche der Entdeckung des Schadens vorhergehende Verwaltungen gemeinschaftlich pro rata der reinen Fracht. Gutgewicht für etwaiges Manco (§. 14. Nr. 3 des Reglements) wird den Verwaltungen, deren Bahnen das Gut durchlaufen hat, nach demselben Verhältnisse gut gerechnet. Wenn auf einer Uebergangsstation eine specielle Uebergabe von einer Verwaltung an die andere stattfindet, so geht die Verantwortlichkeit auf die übernehmende Verwaltung über, sobald diese das Gut ohne speciellen Vorbehalt wegen entdeckter Mängel angenommen hat. Alle für den durchgehenden Verkehr bestimmten Güter müssen auf der Abgangsstation verwogen werden. Hat die Abgangsstation dies versäumt, so haftet dieselbe für jedes an dgl. Gut vorkommende Gewichtsmanco allein. (Ziff. 3 bestimmt, daß, wenn zwischen verschiedenen Verwaltungen über die Beitragspflicht zu Entschädigungen Differenzen entstehen, schiedsrichterliches Verfahren statthaben soll und gibt Bestimmungen über die Constituirung des Schiedsgerichts).

nehmen, in deren Bezirk der Verlust oder die Beschädigung entstanden ist. Es gilt hiefür bis zur Führung des Gegenbeweises diejenige Postverwaltung, welche die Sendung von der vorhergehenden Verwaltung unbeanstandet übernommen hat und weder die Ablieferung an den Adressaten, noch auch in den betreffenden Fällen die unbeanstandete Ueberlieferung an die nachfolgende Vereinspostverwaltung nachzuweisen vermag.

Darin, daß die Haftpflicht durch die unbeanstandete Uebernahme begründet wird, macht nun aber die Ziff. 7 in ihrem weiteren Verlaufe für den Fall eine Ausnahme, wo es sich um eine Spoliation oder Beschädigung handelt, welche ohne eine leicht wahrnehmbare Verletzung der Emballage oder des Verschlusses, sowie ohne Herbeiführung einer Gewichtsdifferenz verübt worden ist und deren Entstehung nicht hat ermittelt werden können [27]. Für einen solchen Fall wird, um die Beitragsquote der betheiligten Verwaltungen zur Entschädigung festzustellen, auf ein Schiedsgericht verwiesen, welches nach Ziff. 8 auch in anderen Differenzfällen Platz greift.

Es wird, wie wir glauben, nicht als ungeeignet erscheinen wenn wir nun eine gerichtliche Entscheidung mittheilen, welche die Frage der Haftbarkeit aus einem Verbandsverhältnisse behandelt.

Ein Mannheimer Spediteur hatte von England aus viele Kisten mit Maschienen auf dem Rheine zugesendet erhalten, um dieselben an eine im Königreiche Bayern bestehende Spinnerei zu liefern. Er gab sie in Mannheim auf die Eisenbahn und adressirte sie nach Ulm an einen dortigen Spediteur, den er mit dem Weitertransporte in das Bayerische beauftragte. Die von Mannheim nach Ulm führende Eisenbahn ist zwei verschiedenen Staatseisenbahnverwaltungen untergeben. Bis Bruchsal führt die bad. Staatsbahn, von dort bis Ulm die würtembergische Staatsbahn. Die fraglichen Maschienen wurden im Sommer 1356 auf den eben

27) Wir theilen diese Stelle des Postvereinsvertrags hier auch um deswillen mit, weil sie von denselben Grundsätzen ausgeht, welche wir oben bezüglich der Haftbarkeit des letzten Frachtführers aus der rechtlichen Natur der Annahme abgeleitet haben.

erwähnten Bahnen von Mannheim nach Ulm verbracht, kamen aber daselbst theilweise durchnäßt und in Folge dessen verrostet an. Ihre Herstellung erforderte einen nicht unbedeutenden Aufwand. Offenbar war die Durchnässung durch den eindringenden Regen verursacht worden, indem gerade die beschädigten Maschienentheile, wenigstens sicher auf der würtembergischen Bahn, in ungeschlossenen Wagen transportirt worden waren. Es lag somit hohe Wahrscheinlichkeit vor, daß der Schaden auf dieser Bahn entstanden war. Rechtliche Gewißheit konnte indessen über diese Frage nicht erlangt werden. Der Empfänger, der erwähnte Spediteur zu Ulm, wandte sich im Auftrage und unter Mitwirkung des Mannheimer Spediteurs mit einem Anspruch auf Entschädigung an die würtembergische Bahnverwaltung. Verschiedene in Folge dessen aufgestellte Vergleichsprojecte zerschlugen sich. Sofort belangte der Mannheimer Spediteur die badische Eisenbahnverwaltung, der er zu Mannheim die Waare übergeben hatte. Er stützte sich hiebei im Allgemeinen auf den Satz, daß die zuerst den Transport übernehmende Eisenbahnverwaltung für die Anschlußbahn zu haften habe, insbesondere aber auf die den mitgetheilten Satzungen des allgemeinen deutschen Reglements für den Güterverkehr ähnlichen Bestimmungen des von uns oben erwähnten Reglements des mitteldeutschen Eisenbahnverbandes vom Jahre 1853. (Das eben zuerst erwähnte allg. d. Regl. war auf den fraglichen Transport noch nicht anwendbar, da es erst mit dem 1. December 1856 in Kraft trat). Die großh. badische Eisenbahnverwaltung bekämpfte den Anspruch und bestritt insbesondere, daß sie demselben zu genügen verpflichtet sei.

Es erging über diese Sache unter dem 11. Decbr. 1860 eine Entscheidung des großh. bad. Oberhofgerichts zu Mannheim, welche zum Nachtheile der Eisenbahnverwaltung ausfiel, und zu deren Begründung bezüglich der Haftbarkeitsfrage Folgendes gesagt wurde:

„Schon der Eingang des Reglements [28]) erklärt, es enthalte dasselbe die Bedingungen, unter welchen die verbundenen Eisen-

28) d. i. des Reglements für den mitteldeutschen Eisenbahnverband vom Jahr 1853.

bahnverwaltungen die directe Beförderung von Gütern zwischen den für den durchgehenden Verkehr des mitteldeutschen Eisenbahnverbands bestimmten Stationen (Verbandstationen) übernehmen [29]. Es stellen sich somit hier die verbundenen Verwaltungen, nicht die einzelnen Verwaltungen der im Verbande begriffenen Eisenbahnen Demjenigen, welcher innerhalb der Grenzen des Verbandes Waaren versenden will, als Vertragstheil gegenüber. Sie übernehmen hiernach die directe Beförderung zwischen den Verbandstationen. Es bedarf im Einklange hiermit nach §. 1 des Reglements behufs des Ueberganges der nach dem Verbandtarife zur Beförderung übernommenen Güter von einer Bahn auf die andere, keiner Vermittlung [30]. Hieraus ergiebt sich aber, daß es sich, wenn Waaren auf den Grund des Reglements über mehrere Verbandsbahnen hin versendet werden sollen, ebensowenig, als dem vorhin Gesagten zufolge die Verwaltung der einzelnen Bahnen als Vertragstheile erscheinen, um verschiedene mit diesen Verwaltungen abzuschließende Beförderungsverträge, daß es sich vielmehr nur um einen solchen Vertrag handelt. Die Güter werden im Namen des Verbandes übernommen. Er liefert sie am Orte ihrer Bestimmung ab [31]. Es finden keine verschiedenen Uebernahmen Seitens der Verwaltungen der einzelnen Verbandsbahnen statt. Ueberhaupt treten diese Verwaltungen im ganzen Reglement nirgends als von dem Verbande gesonderte Persönlichkeiten hervor [32], während häufig der einzelnen Stationen ohne Rücksicht darauf, ob sie der einen oder andern besondern Bahn zugehören, als dem Ganzen des Verbandes unter-

29) Wörtlich aus dem Eingange des Reglements entnommen. Der §. 1 des allg. deutschen Regl. (s. oben) drückt sich etwas anders aus.

30) Wörtlich aus §. 1 des Regl. Ebenso im Abs. 2 des §. 1 des allg. deutsch. Regl.

31) Ausdrücklich ist freilich der Verband oder der Verein weder im Regl. von 1853, noch in dem von 1856 als die Güter übernehmend oder abliefernd bezeichnet. Fast stets wird in beiden Regl. dem Versender oder Empfänger „die Eisenbahnverwaltung" (im Singular) entgegengestellt.

32) Dies gilt von den beiden hier besprochenen Reglements.

geordnet gedacht wird. Diese Stationen [33]) vertreten den Verband nach außen, und zwar um so mehr, als das Reglement, unerachtet es für den Verband Pflichten und Rechte schafft, doch kein gemeinsames Organ desselben feststellt. Bei diesem eben zuletzt erwähnten Umstande und da die Stationen keine eigenen juristischen Persönlichkeiten haben, da sie vielmehr stets einer einzelnen Bahn angehören und der Centralverwaltung derselben unterstehen, erübrigt nichts, als daß, wenn Rechtsverhältnisse, welche vom Verbande durch Vermittlung der Verbandstationen eingegangen worden sind, Gegenstand gerichtlicher Erörterung werden, die der betreffenden Station vorgesetzte Centralverwaltung diese Station und damit auch den Verband vertrete [34]). Das Verhältniß, in welchem die den Verband bildenden Eisenbahnverwaltungen unter sich stehen, berührt den Dritten, der mit einer Verbandstation und dadurch mit dem Verbande selbst in ein Rechtsverhältniß tritt, natürlich nicht."

„Die bisher aus dem Eingange und dem §. 1, Abs. 1, sowie dem Gesammtinhalte des Reglements abgeleiteten Sätze werden gerade in Beziehung auf die Verantwortlichkeit für den während des Transports an Gütern eingetretenen Schaden durch mehrere einzelne Bestimmungen jenes Reglements bestätigt."

„So spricht der §. 1 aus, daß, wenn Güter zum Transporte nach einer Station übergeben werden, welche keine Eisenbahn-Güterstation ist, oder nach einem Orte, welcher mit dem mitteldeutschen Verbande nicht in Schienenverbindung steht, der Versender die Station des Verbandes, nach welcher er das Gut dirigirt haben will, auf dem Frachtbrief zu bemerken habe, daß derselbe aber damit der betreffenden Station überlasse,

---

33) Der „Stationen" geschieht im Regl. von 1856 weniger Erwähnung, als in dem von 1853. An die Stelle dieses Ausdrucks tritt im erstern Regl. meist die in der vorletzten Note hervorgehobene Bezeichnung „Eisenbahnverwaltung" oder schlechthin „Verwaltung"

34) Der gewichtige — oben im Texte abgedruckte §. 15 des Regl. von 1856 spricht, offenbar in diesem Sinne, von der „Verwaltung derjenigen Bahn, zu welcher die Bestimmungsstation" und von der „Verwaltung der Bahn, zu der die Aufgabestation gehört."

nach ihrem Ermessen auf seine Kosten und Gefahr den Weitertransport zu bewirken. Daraus nun, daß die Verantwortlichkeit erst mit dem Zeitpunkte aufhören soll, in welchem die betreffende Waare die Transportmittel des Verbandes verläßt, ist mit voller Sicherheit zu schließen, daß jene Verantwortlichkeit so lange fortbestehen soll, als die Waaren innerhalb der Grenzen des Verbands und von demselben transportirt wird [35]). In noch entschiedenerer Weise spricht sich Abs. 1 des §. 14 des Reglements [36]) dahin aus, daß die Verantwortlichkeit mit der Annahme des Gutes durch den Güterexpedienten beginne, und bis zu dem Zeitpunkte dauere, da das Gut auf der Bestimmungsstation nach dem Reglement (§. 11) in Empfang genommen sein müsse."

„Mit solchen Bestimmungen über die Verantwortlichkeit kann natürlich die Anschauungsweise des beklagten Theiles, der zufolge die Verwaltungen der einzelnen den Verband bildenden Bahnen nur für denjenigen Schaden, der auf dem Gebiete ihrer Bahn eintrat, haftbar sein sollen [37]), schlechthin nicht in Einklang gebracht werden. Die letzterer Anschauungsweise nach stattfindende Theilung der Verantwortlichkeit widerspricht ganz offenbar den, ohnehin schon aus der oben dargelegten Einheit des Beförderungsvertrags abzuleitenden, in §. 1, Abs. 2, §. 16, Abs. 1 des Reglements ausgesprochenen Grundsätzen."

---

35) Die hier besprochene Stelle des Regl. von 1853 kommt im Regl. von 1856 nicht vor. Letzterem zufolge soll bei Versendungen nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, der Versender wegen des Weitertransports auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (§. 4, Abs. 2). Nach §. 13, Abs. 2 ist die Verwaltung berechtigt, solche Sendungen, wenn sie 3 Tage lang ohne Abnahme liegen, durch einen Spediteur oder eine andere Gelegenheit auf Gefahr und Kosten des Versenders an den Bestimmungsort verbringen zu lassen.

36) Mit der im Text angeführten Stelle stimmt §. 14, Abs. 1 des Vereinsregl. von 1856 (mit einer kleinen ganz unerheblichen Ausnahme) wörtlich überein.

37) Die großh. bad. Eisenbahnverwaltung hielt durch ihren Anwalt im betreffenden Falle der fraglichen Bestimmung des Regl. entgegen, als „Bestimmungsstation" sei diejenige Station zu betrachten, wo der Uebergang der Waare von der bad. auf die würtemb. Eisenbahn stattgehabt habe.

„Als nicht unerheblich zur Unterstützung der richtigen Ansicht stellen sich auch die Bestimmung des §. 8 des Reglements, wonach das Frachtgeld für die ganze, von den Gütern zu durchlaufende Strecke auf einmal, sei es bei der Aufgabe oder bei der Empfangnahme der Güter bezahlt werden soll [38]), und die Bestimmung des §. 16, der zufolge Reklamationen wegen eines nicht oder nicht gehörig erfüllten Beförderungsvertrags bei der Abgangsstation, bei welcher der Vertrag geschlossen worden, zu erheben sind [39]), dar."

Es liegt zwar ebensowenig innerhalb der dem gegenwärtigen Aufsatze gezogenen Grenzen, als es innerhalb des den eben mitgetheilten Entscheidungsgründen angewiesenen Bereiches lag, die Rechtsverhältnisse, welche sich aus den zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen bestehenden Vereinen oder Verbänden ergeben, nach allen Richtungen hin umfassend darzulegen. Es hätte dies auch der Verschiedenheit der manchfachen für solche Vereine oder Verbände bestehenden Normen halber seine Schwierigkeiten. Indessen soll hier versucht werden, die Hauptbestimmungen des allgemeinen deutschen Vereinsreglements über die Haftbarkeitsfrage vom rechtlichen Gesichtspunkte aus näher zu betrachten. Ehe wir das thun, wollen wir jedoch kurz vor die Augen führen, wie Koch, dem das Verdienst gebührt, zuerst in umfassender Weise die rechtliche Bedeutung der Vereine oder Verbände hervorgehoben zu haben, die Haftbarkeitsfrage im Hinblicke auf die für diesen Vereinigungen bestehenden Normen

---

38) Die betr. Bestimmung des §. 8 ist in den beiden fragl. Reglement gleichlautend.

39) Der §. 16 lautet im Regl. von 1853 so: Erhebung von Reclamationen. Reclamationen wegen eines nicht oder nicht gehörig erfüllten Beförderungsvertrags sind bei der Abgangs- oder Versandstation, bei welcher der Vertrag geschlossen worden, zu erheben. Jedoch ist die Bestimmungs- oder Empfangsstation angewiesen, die Vermittelung für die daselbst angebrachten Reclamationen zu übernehmen. Der Transportnehmer oder Versender wird aber mit derjenigen Regulirung der Differenz und Erfüllung dieser Regulirung zum Voraus einverstanden angenommen werden, welche der von ihm bezeichnete Adressat oder Empfänger mit der Eisenbahnverwaltung erledigt haben wird.

löset. Zuerst legt derselbe (II. S. 83 u. ff.) dar, daß die Verbände Societäten seien, daß somit im Verbandsverkehre nicht die einzelne Bahnverwaltung, sondern die Societät den Transport über sich nehme, daß, da die verbundenen Bahnverwaltungen als Gesellschaften anzusehen seien, nach gemeinem deutschen Rechte sowohl, als nach österr., preuß. und französ. Rechte [40]) eine jede dieser Verwaltungen aus dem von der Verwaltung der Abgangsstation (im Auftrag und gemeinsamen Interesse der verbundenen Verwaltungen) abgeschlossenen Transportvertrage in solidum hafte und den Mitcontrahenten direct auf das Ganze belangen könne. Auf den Verkehr im allgemeinen deutschen Eisenbahnvereine wendet Koch (S. 91 u. ff.) die von den Societäten geltenden Grundsätzen nicht an und bemerkt, daß demnach die Bahnverwaltung der Aufgabestation hinsichtlich des einen Verband überschreitenden Vereinsverkehrs nur als zum Abschlusse des Transportvertrags für die außer dem Verbande stehenden Vereinsbahnen beauftragt erscheine, daß jedoch der hieraus eigentlich abzuleitende Satz der Nichthaftung der Verwaltung der Aufgabestation für die Anschlußbahnen durch den §. 15 des Vereinsreglements und durch das Uebereinkommen vom 21. Juli 1856 (s. oben) modificirt werde und folgeweise die Haftbarkeit jener Verwaltung für die Anschlußbahnen im Vereinsverkehre begründet sei. An einer andern Stelle seines Werkes, nämlich bei Prüfung der Passivlegitimation der Eisenbahnverwaltungen in Bezug auf Schadensersatzklagen (S. 414 u. ff.) nimmt Koch an, nur die Verwaltung der Aufgabestation hafte unbedingt, und zwar lediglich auf den Grund des §. 14, Abs. 1 des Vereinsreglements, nicht aber auf den Grund des §. 15 dieses Reglements, da dieser ausschließlich auf außergerichtliche Reklamationen zu beziehen sei, nach dieser Auslegung des §. 15 könne aber die Verwaltungder Bestimmungsstation nicht unbedingt als haftbar betrachtet werden, sie hafte vielmehr nur, insoferne sie nicht beweise, daß das von ihr an=

40) l. 4 §. 1 de exerc act. (14. 1). l. 13, §. 2 de inst. act. (14. 3) österr. allg. B.G.B. §. 1203, Preuß. allg. L.R. Thl. I. tit. 17, §. 239, tit. 5, §. 424. Code de comm. art. 22 (société en nom collectif).

genommene Gut bereits bei der Uebergabe an sie beschädigt gewesen sei, es hafte aber ferner unter dem Vorbehalte, sich durch diesen Beweis oder durch den Beweis der dem Frachtbriefe gemäß geschehenen Abgabe des Guts an eine nachfolgende Bahn zu befreien, eine jede Anschlußbahn, die das Gut zur Beförderung angenommen habe. Später modificirte Koch (S. 465 ff.) seine Ansichten dahin, daß eine solidarische Haftung sämmtlicher im Verbande stehender Eisenbahnverwaltungen für jeden im Bereiche der Verbandsbahnen eintretenden Schaden nicht angenommen werden könne, wohl aber eine solidarische Haftung aller derjenigen im Verbande befindlichen Verwaltungen, über deren Bahnen das beschädigte Gut gegangen sei, da man diese als Gesellschafter bezüglich des einzelnen in Frage stehenden Transportsgeschäfts ansehen müsse, daß aber diese solidarische Haftung nicht nur für den Verkehr in einem engern Verbande, sondern auch für den Verkehr im allgemeinen deutschen Vereine bestehe, da dieselbe nirgends im Vereinsreglement ausdrücklich ausgeschlossen sei, und insbesondere durch die Bestimmungen der §§. 14 und 15 dieses Reglements nicht als beseitigt erscheine. Eventuell für den Fall, daß man die Ansicht von einem Societätsverhältnisse nicht adoptiren, vielmehr annehmen wolle, daß jede Bahn dem Publikum gegenüber nur in dem in den Reglements ausdrücklich anerkannten Maße die Vertretung der übrigen, mit ihr in dem nämlichen Verbande stehenden Bahnen übernehme, werde man wenigstens ein wechselseitiges Mandatsverhältniß der Vereins- und Verbandsverwaltungen auf den Grund des Vereinsreglements bezw. der Verbandsstatuten als bestehend anerkennen müssen, die Vertretung gehe aber jedenfalls so weit, daß die zuerst übernehmende Bahnverwaltung Namens der Anschlußbahnen zu contrahiren befugt sei, und auch für dieselben (gemäß §. 14 des Regl.) zu haften habe. Die letztere Anschauungsweise ist, ehe die betreffende Abtheilung des Koch'schen Werkes erschien, von Goldschmidt in seiner Recension über die früheren Abtheilungen dieses Werkes [41]) für die der Natur der ein-

41) in seiner Zeitschr. für Handelsrecht II. Bd. 469 ff.

schlägigen Verhältnisse am meisten entsprechende erachtet worden [42]).

Unsers Erachtens kann die Vereinigung zwischen den verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen als eine Gesellschaft im weiteren Sinne des Wortes aufgefaßt werden, aber es sind, wie wir glauben, — und dies ist sehr zu beachten — auf dieses Verhältniß keineswegs alle Grundsätze, welche von der Gesellschaft im Sinne des bürgerlichen Rechts überhaupt und insbesondere von der Handelsgesellschaft gelten, anzuwenden, es gehen vielmehr die rechtlichen Folgen der Ei igung nur soweit, als sie sich aus Wort und Sinn der gemeinsam verabredeten Normen ableiten lassen. Dabei ist ferner nicht zu übersehen, daß der Verein in seinem Verhältnisse zum Publikum kein besonderes Organ hat, daß somit Rechte und Verbindlichkeiten, welche in Folge der vereinbarten Normen der Gesammtheit der vereinigten Eisenbahnverwaltungen oder einem Theile derselben erwachsen, nur durch das Organ eines hiezu ermächtigten Vereinsgliedes verfolgt beziehungsweise erfüllt werden können.

Wenden wir uns zur Haftbarkeitsfrage, so stellt sich bezüglich ihrer die Sache in folgender Weise. Es steht fest, daß die Haftung für das zur Beförderung im Vereinsverkehr von einer Vereinsstation übernommene Gut Vereinsangelegenheit ist. Dieser Satz ergibt sich aus den oben abgedruckten Stellen des Vereinsreglements. Wir verweisen statt weiterer Ausführung hierüber auf die in den oben mitgetheilten Entscheidungsgründen enthaltene Entwicklung, welche, wenn sie sich auch zunächst auf das frühere Reglement für den mitteldeutschen Eisenbahnverband stützt, doch bei der Aehnlichkeit zwischen diesem Reglement und dem Vereinsreglement auch für das Verhältniß im Vereine

42) Das Werk Koch's hat sich der Prüfung der betreffenden Fragen mit großer Sorgfalt unterzogen. Dasselbe verdient überhaupt, wie auch bereits mehrfach anerkannt wurde, seiner eingehenden gründlichen Erörterungen, sowie seines reichhaltigen Materials halber den vollen Dank des juristischen Publikums. Das letztere wird indessen allen denjenigen Männern, welche zuerst ihre Kräfte einer umfassenderen Betrachtung der rechtlichen Seite des Eisenbahnwesens widmeten (s. die von Mittermaier A. f. civ. Pr. Bd. 41, S. 413 angef. Schriften) zu besonderem Danke verpflichtet sein.

gelten kann. Darüber, auf welche Weise die Mittel zur Deckung der Ersatzansprüche, welche in Folge der vorhin als Vereinssache erklärten Haftungspflicht entstehen, aufgebracht werden sollen, gibt uns das Uebereinkommen (vom 21. Juli 1816) Auskunft, indem es (§. 10, Abs. 2, s. oben) bestimmt, daß für Schäden an durchgehenden Gütern, wenn nicht ermittelt werde, welcher Verwaltung die Ursache des Schadens zur Last falle, sämmtliche der Entdeckung des Schadens vorhergehenden Verwaltungen gemeinschaftlich pro rata der reinen Fracht einzustehen haben. Hiernach haftet bei Beschädigungen, wenn ermittelt wird, auf welcher Bahn dieselben eintreten, die Verwaltung dieser Bahn für den gesammten Schadensbetrag, und haften, wenn dies nicht der Fall ist, die Verwaltungen der Bahnen, welche das beschädigte Gut vor Entdeckung des Schadens durchlaufen hat, zusammen für jenen Betrag, jede einzelne nach Verhältniß ihres Antheils am Gesammtfrachtgelde. Manco an Maaß und Gewicht wird, wie aus dem auf die oben mitgetheilte Stelle unmittelbar folgenden Satze („Gutgewicht für etwaiges Manco [§. 24, Nro. 3 des Regl.] wird den Verwaltungen, deren Bahnen das Gut durchlaufen hat, nach demselben Verhältnisse gutgerechnet") zu entnehmen ist, der Beschädigung gleichgestellt. Ueber Verluste enthält das Uebereinkommen vom 21. Juli 1856 nichts, wohl aus dem Grunde, weil man es als sich von selbst verstehend ansah, daß stets diejenige Verwaltung, welcher die Uebernahme des verlorenen Gutes nachgewiesen ist, die sich aber ihrerseits über dessen Ablieferung nicht ausweisen kann, hafte. Wohl zu bemerken ist indessen, daß sich das bisher über die Deckung von Ersatzansprüchen Gesagte nur auf das Verhältniß der Bahnverwaltungen unter sich bezieht, wie sich aus dem oben mitgetheilten §. 1 des Uebereinkommens vom 21. Juli 1856 klar ergibt. Es erübrigt uns demnach noch die Prüfung der Frage, wer gegen außen dem Publikum gegenüber für die aus Schadensersatzansprüchen erwachsenden Verbindlichkeiten einzustehen habe.

Die anfänglich von Koch aufgestellte Ansicht, als ob eine jede der vereinigten Bahnverwaltungen für solche Verbindlichkeiten solidarisch hafte, ist von Koch selbst mit Rücksicht auf die

von Goldschmidt[43]) dagegen erhobenen Einwendungen, wie wir oben gesehen haben, wieder aufgegeben worden, und zwar unsers Erachtens mit vollem Rechte. Richtig bemerkt Koch (II. S. 463) gegen seine frühere Ansicht, daß dieselbe der Natur der Verhältnisse und dem Willen der Betheiligten widerspreche, indem nicht anzunehmen sei, man habe beabsichtigt, eine jede der vereinigten Verwaltungen in solidum haften zu lassen, gleichviel, ob der Transport auf ihrer Bahn stattgehabt habe beziehungsweise stattfinden sollte, oder nicht [44]).

Ebensowenig als die eben geprüfte Ansicht scheint uns die weitere, gelegentlich der Lehre von der Passivlegitimation der Eisenbahnverwaltungen im Processe entwickelte Theorie (S. 414 u. ff. s. oben) der Natur der Verhältnisse und der Absicht der Betheiligten zu entsprechen. Ihr läßt sich zunächst, was die Frage der nur bedingten Haftbarkeit der Bestimmungsstation angeht, entgegenhalten, daß nicht abzusehen ist, warum, wenn man, wie es von Koch geschieht, die Satzung des §. 14, Abs. 1 des Vereinsreglements für genügend ansieht, die unbedingte Haftungspflicht der Aufgabestation zu begründen, diese Satzung nicht auch für genügend erachtet werden sollte, die unbedingte Haftungspflicht der Bestimmungsstation zu begründen. Dieser Theorie läßt sich, was die Beschränkung der Hafbarkeit der Bestimmungsstation (durch Freilassung des Beweises der Uebernahme der Waare im vorliegenden schlechten Zustande) und was die Frage der Haftbarkeit der Verwaltungen der Bahnen, über welche das Gut gelaufen ist, angeht, sicherlich entgegenhalten, daß sie in diesen Punkten gegen den Grundsatz, wonach die Haftnng für Beschädigungen und Verluste Vereinsangelegenheit ist, verstößt, sowie, daß sie Sätze, welche für nicht durch besondere Verträge verbundene Anschlußbahnen aufgestellt werden mögen, auf den Vereinsverkehr anwendet. Die Einheit des im Vereinsverkehre zwischen dem Befrachter und den verschiedenen Trans-

43) a. a. O.

44) Es hat diese Ansicht überdies keinen Anhaltspunkt in den Normen des Vereins. Die Bedeutung dieses Grundes wird unten im Texte bei Prüfung der dritten Ansicht Koch's dargelegt werden.

portanstalten bestehenden Vertragsverhältnisses sträubt sich entschieden gegen Annahmen, denen zufolge der Beschädigte von einer Bahnverwaltung an die andere verwiesen werden kann und muß. Es ist bei dieser Anschauungsweise auch nicht das Gewicht des etwaigen Einwandes zu fürchten, daß der Beschädigte gegen ungebührliches Verweisen von einer Verwaltung an die andere durch die unbedingte Haftbarkeit der Aufgabestation gesichert sei, denn es ist nicht nur das Interesse des Beschädigten, zu wissen, an wen er sich zu halten habe, in Frage, sondern es ist auch zu berücksichtigen, wie sehr die verbundenen Bahnverwaltungen dabei interessirt sind, daß nicht die Processe unnöthiger Weise vermehrt werden, daß namentlich nicht die durch das Uebereinkommen vom 21. Juli 1856 geregelte, nach demselben nöthigenfalls durch Schiedsgerichte zu erledigende Frage, welche Verwaltung für den betreffenden Schaden zu haften habe, ohne Noth stets vor den ordentlichen Gerichten erörtert werde.

Endlich glauben wir auch gegen die Anschauungsweise Koch's, daß jede Bahnverwaltung, die beim Transport der betreffenden Waare betheiligt gewesen, dem Beschädigten gegenüber solidarisch hafte, Widerspruch einlegen zu müssen, da keine Satzung des Vereins eine solche solidarische Haftung begründet. Es genügt, um eine solche Haftbarkeit anzunehmen, nicht, wie Koch glaubt, daß dieselbe nicht ausdrücklich in den Vereinsnormen ausgeschlossen sei; sie müßte vielmehr einen bestimmten Anhaltspunkt in einer Satzung des Vereines finden, da sich der Verein nirgends als eine Gesellschaft im technischen Sinne des Worts, insbesondere nirgends als eine Handelsgesellschaft constituirt hat, da mithin die von diesen Rechtsinstituten im Allgemeinen geltenden Normen nicht ohne Weiteres auf den Verein angewendet werden können.

Was soll nun aber, wenn, wie wir glauben, die bisher besprochenen verschiedenen Anschauungsweisen nicht aufrecht erhalten werden können, Rechtens sein? Wir müssen hier vor Allem beklagen, daß die Vereinsnormen selbst sich nicht über die vorliegende wichtige Frage ausdrücklich in vollkommen bestimmter Weise ausgesprochen haben, glauben uns aber für die Ansicht

erklären zu müssen, daß der §. 15 des Vereinsreglements auch bei Erhebung gerichtlicher Ansprüche Anwendung zu finden habe. Vor Allem führen uns zu dieser Ansicht die Erwägungen, daß zweifellos die Haftbarkeit für Verluste und Beschädigungen, die im Vereinsbereiche entstanden, als Vereinsangelegenheit betrachtet werden muß, daß es aber bei dieser Sachlage eine durch die Natur der Verhältnisse begründete Nothwendigkeit war, festzustellen, wie diese Vereinsangelegenheit, falls es zu gerichtlichen Schritten der Beschädigten komme, behandelt werden solle, wer namentlich in einem solchen Falle die Gesammtheit zu vertreten habe, daß daher keineswegs anzunehmen ist, es sei dieser wichtige Punkt bei Erlassung der Vereinsnormen schlechthin unbeachtet geblieben, und daß es alle diese Momente einer richtigen Vertragsauslegung zur Pflicht machen werden, diejenige Bestimmung, welche allein vor Allem, was in den Vereinsnormen gesagt ist, auf den fraglichen Punkt bezogen werden kann, den §. 15 des Reglements, auch in der That darauf zu beziehen, und nicht auf außergerichtliche Reklamationen zu beschränken. Dem Wortverstande nach kann das Wort „Reclamation" auf gerichtliche und außergerichtliche Schritte bezogen werden [45]). Liegen daher keine besonderen Gründe vor, welche nöthigen, dasselbe im Sinne außergerichtlicher Schritte zu nehmen, so wird es eben seinem Wortverstande nach aufzufassen und somit sowohl auf gerichtliche, als auf außergerichtliche Maßnahmen zu beziehen sein. Hiezu kommt noch das gewichtige Moment, daß die Ueberschrift des §. 15 lautet: „An wen Entschädigungsansprüche zu richten sind" und daß doch darüber, ob unter Entschädigungsansprüchen auch gerichtlich geltend zu machende Ansprüche dieser Art zu verstehen seien, auch nicht der mindeste Zweifel walten kann. In dem Betriebsreglement für den mitteldeutschen Eisenbahnverband von 1853, welches in vielen Beziehungen dem Vereinsreglement von 1856 zum Vor-

---

45) Bekanntlich gebraucht der Code civ. die Worte: „reclamer", „reclamation" mehrfach von gerichtlichen Schritten, z. B. artt. 316. 317. 322. 328. Biret Vocabulaire des cinq Codes sagt s. v. „reclamation" c'est le synonyme de demande ou d'action.

bilde gedient haben mag, lautete die Ueberschrift des dem oft erwähnten §. 15 entsprechenden §. 16 [46]) „Erhebung von Reclamationen". Es liegt die Annahme nicht ferne, daß man gerade um keinerlei Zweifel darüber, ob §. 15 auch auf gerichtliche Schritte anzuwenden sei, bestehen zu lassen, demselben eine Ueberschrift gab, welche über allen Zweifel erhaben schien und in der That auch deutlich genug ist. Hätte man keine besondere Absicht bei der Wahl der Ueberschrift des §. 15 gehabt, so würde man wohl, wie man es bei anderen §§. that, die Ueberschrift des §. 16 des Betr.=Regl. für den mitteld. Eisenbahnverband schlechthin wiederholt haben. Hervorzuheben ist auch, daß der Theil des ebenerwähnten §. 16, welcher von Reclamationen, die nur außergerichtlicher Art sein konnten [47]), spricht, im §. 15 hinweggelassen ist. Koch bezieht sich zur Rechtfertigung der Ansicht, daß dieser §. nur auf außergerichtliche Maßnahmen zu beziehen sei, auf die Entscheidungsgründe zu einem Erkenntnisse des Oberappellationsgerichts zu Cassel vom 7. Mai 1858 und zu einem Erkenntnisse des Stadtgerichts zu Berlin vom 18. Febr. 1857 [48]). Die Entscheidungsgründe zum ersteren Erkenntnisse enthalten den Ausspruch, daß sich „der Inhalt des §. 16 des betreffenden Betriebsreglements" (dieses scheint indessen nicht das Vereinsreglement zu sein, da in diesem der betreffende §. die Ziffer 15 trägt) nur auf außergerichtliche Reclamationen beziehe, begründen aber diesen Ausspruch weiter nicht. Die Entscheidungsgründe zu letzterem Erkenntnisse gehen hauptsächlich davon aus, daß es um eine Abänderung der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über die Passivlegitimation zu treffen, eines deutlicheren Ausspruches als des im §. 15 gegebenen bedurft hätte. Wir glauben indessen in dem Obigen dargelegt zu haben, daß die Berücksichtigung der Verhältnisse des Vereins unbedingt dazu führt, den §. 15 auch für gerichtliche Schritte als maßgebend zu erachten, und daß somit, selbst wenn

46) abgedruckt in Note 39.

47) Von den Worten an: Jedoch ist die Bestimmungs- oder Empfangsstation u. s. w.

48) Koch II. Anl. H. S. 161. 301.

die Worte nicht deutlich genug sein sollten, die Natur der Sache um so deutlicher spricht.

Zu derselben Anschauungsweise über die Bedeutung des §. 15 des Vereinsreglements, wie wir, ist auch Goldschmidt gelangt[49]), welcher in der angeführten Recension (S. 469) nachdem er der Theorie, wornach eine jede der Verbands- oder Vereinsbahnen haften würde, Erwähnung gethan, sagt: „daß dies (d. i. die solidarische Haftung jeder Bahnverwaltung) aber unmöglich ist, und dem Willen der Parteien schlechthin zuwiderläuft, ist klar, wie denn auch nach §. 15. des allgem. d. Güterreglements sogar nur die Verwaltungen der Aufgabe- und der Bestimmungsstation in Anspruch genommen werden können, die erstere vom Absender, die zweite vom Empfänger[50]).

Nachdem wir am Schlusse unserer Betrachtungen über die Haftbarkeit für Anschlußbahnen und die rechtliche Bedeutung der Eisenbahnvereine angelangt sind, glauben wir noch einiger Entscheidungen französischer Gerichte, welche die von uns behandelten Materien betreffen, erwähnen zu sollen.

Unter dem 11. März 1858 hat der Gerichtshof von Douai über folgenden Fall geurtheilt. Es hatte Jemand einer Eisenbahnverwaltung Thiere zur Beförderung an einen bestimmten Ort, woselbst er sich durch Vorführung derselben um einen landwirthschaftlichen Preis zu bewerben gedachte, übergeben, die Verwaltung hatte zugesagt, die Beförderung so schnell als möglich zu bewirken. Ihre Bahn erreicht indessen den fraglichen Ort nicht. Eine Anschlußbahn mußte benutzt werden. In Folge einiger Verzögerung auf dem Transporte langten die Thiere erst nach Ablauf der für die Preisbewerbung bestimmten Frist an jenem Orte an. Es stand fest, daß dieselben, hätte jene Verzögerung nicht stattgefunden, noch rechtzeitig angelangt wären.

---

49) Auch die Auslegung des Postvereinsvertrags ist dahin gelangt aus den (oben abgedruckten) Ziff. 6. 7. des Art. 75. (Art. 62. Abs. 3) abzuleiten, daß eine gerichtliche Klage nur bei dem zuständigen Gerichte des Aufgabeortes anzubringen sei. Kompe a. a. O. S. 373 Note 136.

50) Vielleicht tragen die bisherigen Erörterungen dazu bei, daß die fraglichen Punkte bei einer künftigen Revision der für den allgem. deutschen Verein bestehenden Normen im Wege authentischer Interpretation geregelt werden.

Es wurde, gestützt auf jene Verzögerung, eine Entschädigungsklage gegen die Verwaltung, der man die Thiere zuerst übergeben hatte, angestellt. Diese erklärte, die Verzögerung habe auf der Anschlußbahn stattgefunden, für welche sie nicht hafte. Der Gerichtshof verurtheilte indessen ohne Weiteres, davon ausgehend, daß die belangte Verwaltung durch Annahme der Zahlung des Frachtgeldes für die ganze Strecke die Verantwortlichkeit für den Gesammttransport übernommen habe.

Unter dem 8. Dec. 1858 entschied der franz. Cassationshof folgenden Fall. Es besteht in Frankreich in Folge einer Ministerialverordnung vom 25. Mai 1856 die Bestimmung, daß die Eisenbahnverwaltungen zur Beförderung übergebenen Güter, binnen gewisser, nach der Entfernung geregelter Fristen an ihren Bestimmungsort befördert werden müssen. Es sind bei Regelung der Fristen gewisse Zeiträume für das Auf- und Abladen gegeben. In einem Falle durchlief ein Gütertransport zwei aneinanderschließende Bahnen. Seine Ankunft erfolgte nicht innerhalb der der erwähnten Ministerialverordnung entsprechenden Frist, soferne man die Zeiträume für Auf- und Abladen nur einmal berechnete, mithin die ganze zu durchlaufende Strecke nur für eine Bahn ansah. Die Frist war aber eingehalten, soferne man annahm, es handle sich um einen Transport über zwei Bahnen nnd darnach jene Zeiträume für Auf- und Abladen zweimal in Anrechnung brachte. Es wurde gegen die den Transport zuerst übernehmende Verwaltung eine Entschädigungsklage wegen Verspätung, gestützt darauf, daß die beiden fraglichen Bahnen dem Transportvertrage nach nur als eine zu betrachten seien, erhoben. Der Cassationshof gab ihr statt, und ging dabei von den Erwägungen aus, daß die fraglichen beiden Bahnen gemeinsame, von der Staatsverwaltungsbehörde genehmigte, Tarife hätten, daß dieser Umstand eine Art Fusion zwischen beiden Bahnen hervorgerufen habe, daß den Tarifen zufolge einer jeden der Verwaltungen gestattet sei, sich der Bahn der anderen Verwaltung gleich ihrer eigenen zu bedienen, und daß bei dieser Sachlage zu unterstellen sei *), es habe die Verwaltung, welche

*) Anm. d. Red. Der vorstehende Aufsatz wurde schon vor dem Erscheinen des Entwurfs des Handelsgesetzbuchs in der dritten Lesung verfaßt.

den Transportvertrag mit dem Versender unmittelbar abgeschlossen, diesem gegenüber den ganzen Transport über sich genommen[51]).

---

## Der gegenwärtige Stand der Leistungen der Gesetzgebung und Wissenschaft auf dem Gebiete des Civilprozeßwesens, insbesondere der Stand der Erfahrungen über Errichtung eines obersten Gerichtshofs für Deutschland.

Von

Mittermaier.

---

Einer der wichtigsten Punkte für die Verwirklichung der Rechtseinheit in Deutschland ist unfehlbar die Errichtung eines obersten Gerichtshofs zur Entscheidung der Streitigkeiten über Rechtsfragen. Man besorgt, daß alle Bemühungen, eine gemeinsame deutsche Gesetzgebung zu gründen, scheitern müssen, wenn in verschiedenen Ländern von den Gerichten Gesetze auf eine verschiedene Weise angewendet werden. Man beruft sich mit Recht auf die ungünstigen Erfahrungen in Bezug auf die Anwendung der deutschen Wechselordnung, und auf die große Verschiedenheit der Urtheile, welche von den Gerichten deutscher Staaten in Ansehung der nämlichen Vorschrift oder einer Rechtsfrage aus dem Gebiete des Wechselrechts erlassen wurden. Es war daher wohl begründet, daß auf dem deutschen Juristentage in Berlin der Beschluß gefaßt wurde [1]) auszusprechen, daß zu einer Einheit in der Rechtsanwendung nur ein höchster Gerichtshof führe, dessen sofortige Einführung bezüglich des bereits be-

---

51) Inwiefern wir uns mit diesen Entscheidungen einverstanden erklären können, ergibt sich leicht aus deren Vergleichung mit unseren obigen Darlegungen. Die letzte der Entscheidungen geht, wie hervorzuheben ist, von der Unterstellung eines Verbandes aus.

1) Verhandluugen des ersten deutschen Juristentags. Berlin 1860, S. 279. Veranlaßt wurde dieser Beschluß durch Anträge der Hrn. Waldeck und Bornemann. Verhandlungen S. 31, 35, 69.